



An den Grossen Rat

11.5245.04

WSU/P115245

Basel, 18. April 2018

Regierungsratsbeschluss vom 17. April 2018

Anzug Samuel Wyss und Konsorten betreffend „Unterstützung des Engagements beim Projekt Logistikcluster, Errichten eines Umschlagplatzes im Raum Basel“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. April 2016 vom Schreiben 11.5245.03 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den Anzug Samuel Wyss und Konsorten stehen lassen.

Unter Führung der Handelskammer beider Basel wird mit grossem Aufwand und personellem Engagement das Projekt Logistikcluster erarbeitet. Die Logistik trägt in der Region wesentlich zur hohen Wirtschaftskraft bei. 16'300 Erwerbstätige in den Kantonen BS und BL erzielen eine Wertschöpfung von rund CHF 3 Mrd. Mit diesem Projekt, an dem sich auch die beiden Kantone BS und BL finanziell beteiligen und die formulierten Ziele unterstützen, soll die Logistikbranche der Region gestärkt werden. Regierungsrat Brutschin ist in der Erarbeitung involviert und engagiert.

Wie dem neusten SVS aktuell (Vereinigung Schifffahrt und Hafenwirtschaft) zu entnehmen ist, wird erwartet, dass die in Basel umgeschlagene Tonnage nach dem Ausbau des Rotterdamer Hafens massiv steigen wird. Immer wieder wird betont, dass der Warenverkehr auf dem Rhein profitabel und umweltfreundlich sei.

Die Stadtplaner prüfen einen massiven Eingriff in die Hafeninfrastruktur, bei welcher eventuell das ganze Hafenbecken 1 geopfert wird.

Die umweltfreundliche Bahn, an welche die Schweizerischen Rheinhäfen angeschlossen sind, wird ebenfalls mehr Fracht transportieren (insbesondere wenn die im Bau befindliche Rheintalstrecke in Deutschland in Betrieb geht). Siehe auch die Antwort des Regierungsrates zur Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend der Zukunft des Rheinhafen Basel 10.5050.02.

Immer mehr Firmen verzichten auf einen eigenen Bahnanschluss, da dieser aufgrund fehlender Lagerinfrastruktur und zu teuren Lagerplätzen unrentabel ist und die Bahn in der Regel nicht in der verlangten Frist liefern kann.

Es wird vermehrt auf eine Feinverteilung per LKW gesetzt, da diese pünktlicher, günstiger sind und ohne platzintensive Geleise auskommen.

Diese Tatsachen führen zu einem grossen Logistikaufwand und - aufgrund fehlender Umschlagsinfrastruktur - vielen sinnlos gefahrenen LKW-Kilometern (inkl. Gefahr für schwächere - Velo und Fussgänger – Verkehrsteilnehmer und Umweltbelastung), da der Umlad von Schiff und Bahn auf LKW nicht optimal gelöst und auf mehrere Standorte verteilt ist. Aufgrund fehlender LKW-Parkplätze bei den Umschlagplätzen müssen die Chauffeure bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss teilweise quer durch die Stadt fahren, was wiederum zu einer Mehrbelastung der Umwelt führt inkl. der erwähnten Gefahren.

Da der nächtliche LKW-Standplatz für die Immatrikulation massgebend ist, würde der Kanton BS bei einer strikten Umsetzung dieser Regelung Geld in Form von Fahrzeugsteuern verlieren, ohne dass dadurch weniger LKW in der Stadt verkehren.

Die vielen kulturellen Standorte in Basel werden durch viele Besucher, welche oft mit Reisecars anreisen, besucht. Diese Reisecars stehen oft im Parkverbot oder belasten die Stadt durch lange Parkplatzsuche. Da das ehemalige DB- Areal beim Umschlagbahnhof in Kleinhüningen demnächst (ca. 2012) an die Autobahn angeschlossen wird, könnten die LKW und Reisecars von einer allfälligen Logistikkreuzung auf diesem Areal direkt über die Autobahn in die Agglomeration resp. zu den Bestimmungsorten geleitet werden. Das Gebiet ist direkt an Deutschland angrenzend und via Palmrainbrücke ist eine äusserst kurze Route nach Frankreich vorhanden.

1. Ich bitte die Regierung, daraufhin zu arbeiten, dass eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der Regierung BS/BL und den Initianten des Logistikclusters zustande kommt und die Planung und Errichtung eines geeigneten Umschlagplatzes sofort in Angriff genommen wird.
2. Die Fläche des ehemaligen DB-Areals zwischen Freiburgerhofkreuzung und Umschlagbahnhof DB zuhanden einer Logistikkreuzung Hafen – Bahn – LKW freigehalten werden kann. Die sinnvolle (und Unfall verhindernde) Einrichtung in Form der PEZA erhalten (sollte es aus Platzgründen nötig sein, leicht verschoben) wird und z.H. LKW, welche beim Umschlagplatz involviert sind und Car-Parkplätze für Touristen, welche Basel bereisen, erweitert werden kann (inkl. Nachtparkplätze).
3. Dafür zu sorgen, dass der zu errichtende Umschlagplatz optimal an den ÖV angebunden werden kann.
4. Dafür zu sorgen, dass die zu errichtenden Parkräume durch Toiletten und Duschkmöglichkeiten für Car- und LKW-Chauffeurs ergänzt werden.
5. Sollte das Hafenbecken 1 tatsächlich für den Hafenbetrieb geschlossen werden, müsste das Ersatz-Hafenbecken im selben Gebiet gebaut werden. Da in diesem Fall der vorhandene Platz zu klein sein wird, ist das ehemalige Gaswerkareal als Platzreserve freizuhalten oder direkt in die Planung mit einzubeziehen.

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Der Regierungsrat hatte in seinem ersten Bericht zum vorliegenden Anzug (Schreiben 11.5245.02 vom 8. Januar 2014) dargelegt, dass der Raum in Basel Nord / Kleinhüningen Gegenstand intensiver Entwicklungsplanungen ist. Im zweiten Schreiben vom 9. März 2016 (Nr. 11.5245.03) berichtete der Regierungsrat zum damals aktuellen Stand.

Die Entwicklungsplanungen sind nach wie vor im Gang; abschliessende Resultate stehen noch aus. Im Folgenden führen wir zu den im Anzug angesprochenen Aspekten im Sinn einer Zwischenantwort den jeweils aktuellen Stand auf.

2. Aktueller Stand

2.1 Zusammenarbeit mit Logistikcluster

Der Logistikcluster Region Basel ist eine Initiative zur Stärkung der Region als Logistikstandort. Träger der Initiative sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Verbände und Organisationen aus der Transport- und Logistikbranche. Im Bericht vom 8. Januar 2014 wurde bereits genauer über den Logistikcluster informiert. An dieser Stelle verzichten wir daher auf einen weitergehenden Bericht.

2.2 Trimodales Containerterminal Basel Nord / Hafenbecken 3

Die SRH planen den Bau eines dritten Hafenbeckens als Schiffsanschluss an ein trimodales Containerterminal Gateway Basel Nord. Die Gateway Basel Nord AG, bestehend aus den Unternehmen SBB Cargo, Contargo und Hupac plant ein entsprechendes trimodales Containerterminal

Basel Nord (Schiff-Schiene-Strasse) auf dem Gelände des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Diese Logistikkreuzung ist im kantonalen Richtplan seit der Gesamtrevision vom Januar 2009 verankert und mit der letzten Anpassung vom Juni 2014 ist sie präzisiert worden. Ein Fördergesuch für das Terminal wurde im Dezember 2015 von der Gateway Basel Nord AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Mit der Revision des Gütertransportgesetzes wurde erstmals eine Mitfinanzierung von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr durch die Eidgenössischen Räte beschlossen. Die SRH hat im Juli 2016 das entsprechende Fördergesuch beim BAV eingereicht. Mit einer gemeinsamen Absichtserklärung zwischen Bund, Kanton Basel-Stadt und Kanton Basel-Landschaft sowie den SRH hat sich der Bund (Bundesamt für Verkehr) im September 2017 zur Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 bekannt. Basel Nord verfolgt das Ziel, dass die Container mehrheitlich vom Schiff auf die Schiene umgeschlagen werden und damit das Strassennetz von Stadt und Agglomeration entlasten (auf der A2 mehr als 100'000 Lastwagenfahrten). Dafür müssen die Bahninfrastrukturen gestärkt werden. Dies ist durch den Anschluss des Terminals an die NEAT-Zulaufstrecke Rotterdam-Genua sichergestellt. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, die notwendigen Areale für Hafenbecken und Hafenbahn vom Deutschen Bundeseisenbahnvermögen zu erwerben. Er wird dem Grossen Rat noch in diesem Jahr Kreditvorlagen für die Beteiligung am Bau des neuen Hafenbeckens sowie der Projektierung der Hafenbahn vorlegen.

2.3 Abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung / Hafenbecken 1

Das trimodale Containerterminal Basel Nord mit dem neuen Hafenbecken 3 stellt ein (wichtiges) Element als Basis der Hafenentwicklung für die weiteren Planungen im Bereich des Klybeckquais und der Westquai-Insel dar. Auch dies ist im kantonalen Richtplan seit 2009 verankert und seit 2014 als „Schwerpunktgebiet 3Land“ präzisiert. Der Kanton Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen SRH finalisieren derzeit eine Vereinbarung zum gemeinsamen Zielbild im Bereich Klybeckquai – Westquai / Ostquai. Für diese Planungsarbeiten hatte der Grosse Rat am 14. Mai 2014 Ausgaben von insgesamt 1'380'000 Franken genehmigt. Sofern der Grosse Rat die Infrastrukturvorhaben für die Hafenentwicklung unterstützt, können auch die Ziele der Stadtentwicklung weiterverfolgt werden. Eine entsprechende Auflage eines Stadtteilrichtplans Klybeck-Kleinhüningen (mit grösserem Radius) ist für 2019 vorgesehen.

Die Planungen im Rahmen der Hafenentwicklung sehen vor, dass das Hafenbecken 1 weiterhin durch die Schifffahrt genutzt wird, wie auch der Ostquai mit der noch weiter zu verdichtenden Silomeile auch langfristig für die Hafenlogistik reserviert bleibt.

2.4 Provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA)

Die PEZA dient bzw. diente als Zwischennutzung situativ für die Dosierung des Schwerverkehrs vor der Gemeinschaftszollanlage Basel – Weil am Rhein. Gemäss ihrem Namen wurde die Anlage von vornherein als Zwischenlösung realisiert. Ihre Funktion ist teilweise vor drei Jahren durch die neue Lkw-Abfertigung am Zoll Weil am Rhein mit elektronischer Voranmeldung (TRANSITO) abgelöst worden. Die PEZA befindet sich auf einer Parzelle des ex-DB-Rangierbahnhofs, welche von SBB Cargo AG erworben wurde. Die heutige PEZA-Fläche wird künftig durch die Gateway Basel Nord AG für den Containerterminal genutzt.

2.5 Car-Parkplatz für Touristen

Die Fläche des ehemaligen DB-Areals eignet sich als Standort weder für eine Car-Haltestelle im Tagestourismus noch für ein Carterminal im Fernlinien- und Reisebusverkehr. Für erstere sind Stellplätze unmittelbar am Rand der Innenstadt ideal, für letztere Stellplätze in unmittelbarer Nähe zu den beiden Bahnhöfen SBB und Basel Badischer Bahnhof oder zu ÖV-Drehscheiben (z.B. Aeschenplatz). Unter diesen Aspekten liegt das ehemalige DB-Areal zu weit vom Stadtzentrum und den beiden Bahnhöfen entfernt. Auch ist das Areal nicht direkt ans ÖV-Netz angebun-

den. Diesbezüglich verweisen wir auf das regierungsrätliche Antwortschreiben Nr. 14.5510.02 vom 16. November 2016 zum Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien.

Allenfalls könnte die Fläche als Parkplatz zum längeren Abstellen der Cars (bis 15 Stunden) oder als Warte-/Abstellräume (mit einer Haltezeit von max. 15 Stunden) genutzt werden wie heute im Erdbeergraben, an der Brennerstrasse oder der Bäumlhofstrasse. Doch auch dagegen sprechen der fehlende ÖV-Anschluss und die Distanz zu Unterkünften für die Chauffeure während einer längeren Aufenthaltszeit.

3. Antrag

Aufgrund der noch laufenden Planungen und ausstehenden Entscheide ist eine Beantwortung aller Fragen des Anzugs zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Wir beantragen daher, den Anzug Samuel Wyss und Konsorten betreffend „Unterstützung des Engagements beim Projekt Logistikcluster, Errichten eines Umschlagplatzes im Raum Basel“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin